

COMISIÓN METROPOLITANA DE
TRANSPORTES

*Plan regional de
transportes 2001*



Programa de alcance y participación pública

Informe resumen de la fase I

Elaborado por
Equipo MIG
Moore Iacofano Goltzman, Inc.
Elmwood Consulting

RESUMEN

INTRODUCCIÓN

El *Plan regional de transportes* (PRT) es el documento principal de planificación de gran alcance de la Comisión Metropolitana de Transportes (CMT). El PRT 2001 constituye un plan global con un presupuesto de varios miles de millones de dólares que especifica las inversiones y estrategias necesarias para el mantenimiento, gestión y mejora de la red de transportes del área de la Bahía para los años 2001 - 2026. En dicha red se incluyen el transporte público, autovías, aeropuertos, puertos marítimos e instalaciones peatonales y destinadas a la circulación de bicicletas.

Desde finales de febrero hasta mediados de mayo, la CMT ha venido solicitando la participación pública en el desarrollo del PRT 2001 durante la Fase I del Programa de alcance y participación pública del PRT. Esta aportación ayuda a marcar una dirección para las prioridades regionales del componente relativo a la política a seguir por el PRT, ejercer influencia sobre el elenco de proyectos financiados que se encuentran incluidos dentro de dicho plan y definir un conjunto de acercamientos alternativos a la financiación del transporte de la región. Los hallazgos de este programa contribuirán a su vez a identificar los aspectos que precisen un estudio e investigación más exhaustivos y a ejercer una influencia sobre otras acciones llevadas a cabo por la CMT fuera del proceso del PRT.

La CMT publicará un esquema del PRT junto con un esquema del informe de impacto medioambiental (IIM) durante el mes de agosto de 2001. La Fase II del Programa de alcance y participación pública del PRT desarrollado por la CMT se ejecutará a continuación mediante la adopción de la versión final del *Plan regional de transportes* en noviembre de 2001.

CMT SE EMBARCA EN EL ALCANCE Y PARTICIPACIÓN PÚBLICA

Antes de que se efectuase su inicio, se establecieron ocho metas destinadas al Programa de alcance y participación del PRT, las cuales comprenden calidad de la participación, diversidad, educación, alcance, accesibilidad, impacto y satisfacción de los participantes. Se adoptaron una serie de medidas de actuación para cada una de estas metas.

La Fase I fue diseñada para explorar los motivos por los que los ciudadanos se inclinan a apoyar ciertos proyectos y para permitir que los participantes pudiesen tanto comentar sus valores, necesidades y prioridades relacionadas con el transporte, como debatir las cualidades de ciertos proyectos que vayan a incluirse en el PRT.

La Fase I dio comienzo con un taller de salida hecho público el 27 de febrero, a continuación se desarrolló una serie de 28 talleres durante los meses de abril y mayo, una encuesta publicada en Internet siguiendo el modelo propuesto por los talleres y encuestas telefónicas a nivel regional. Se montó una campaña de relaciones con los medios para fomentar la asistencia y participación durante las actividades de la Fase I, así como para formar al público en los aspectos relacionados con el PRT.

Los talleres de dos horas estaban constituidos por una combinación de recepciones "itinerantes", para poder formar a los participantes y ofrecerles la oportunidad de votar en varios aspectos relacionados con el transporte, y debates en grupos grandes y pequeños. El objetivo de muchos de estos talleres era prestar atención a comunidades y áreas de interés específicas, como grupos empresariales, comunidades con escaso nivel de ingresos y ciudadanos de la tercera edad. Estos talleres pretendían conseguir la participación de aquellos individuos y organizaciones que no hubieran participado con anterioridad en el proceso de planificación del PRT.

Un número superior a 4000 miembros de la ciudadanía ejerció su participación a lo largo de la Fase I del Programa de alcance y participación pública, siendo dicho número representativo de una amplia muestra de los nueve condados que forman el área de la Bahía.

ENVÍO DE MENSAJES DE IMPORTANCIA POR PARTE DE LAS PARTES INTERESADAS DEL PRT

El resultado de estos talleres y de la encuesta en Internet fue la aparición de seis importantes mensajes que fueron expresados por todos los grupos implicados en el proceso de alcance.

Mensaje 1: Saquemos un mayor provecho de nuestros recursos de transporte existentes.

Tras realizar inversiones por miles de millones de dólares en carreteras y elementos para el transporte público en el área de la Bahía, debemos maximizar los beneficios proporcionados por estas significativas inversiones a través de una mejor gestión, una mejora en su mantenimiento y un funcionamiento más eficaz del sistema existente. Las recomendaciones específicas consistían en la ocupación de los carriles infrautilizados de vehículos compartidos y autobuses, la utilización de métodos de temporización de señales así como de otras tecnologías para aliviar la congestión de las calles, la mejora del funcionamiento de las líneas *existentes* de trenes y autobuses y la eliminación de los huecos existentes en el sistema actual de carriles para bicicletas.

Mensaje 2: Estamos sufriendo tremendos problemas para efectuar desplazamientos de personas y cargas, los cuales vienen provocados por la congestión del tráfico y un servicio de transporte público poco adecuado, siendo el motivo de nuestra preocupación que las cosas van a peor, no a mejor.

Estos individuos han conseguido expresar la auténtica urgencia de la gravedad del impacto que la congestión del tráfico, los poco adecuados servicios de transporte público y el resto de problemas relacionados con el transporte provoca en sus vidas, en sus negocios y en la calidad de vida del área de la Bahía. Un importante hallazgo extraído de varios de estos talleres ha sido que los problemas relacionados con el transporte en el área de la Bahía parecen empeorar, no mejorar. En respuesta a esta crisis, los participantes en los talleres han apoyado la creación de nuevos mecanismos de financiación del transporte. Su propuesta consistía en que los encargados de planificar el transporte utilizaran programas de pruebas y proyectos piloto para probar nuevos acercamientos de carácter exclusivo. También realizaron un alegato para que la CMT y otras agencias de transporte asumieran un mayor liderazgo para proporcionar la visión y dirección que tanta falta le hacen a esta región.

Mensaje 3: Tomaríamos con mayor frecuencia el transporte público si se retirasen algunos de los principales obstáculos.

Varios participantes en los talleres indicaron que tomarían con mayor frecuencia el transporte público si las agencias de transporte retirasen algunos de los principales obstáculos que desaconsejan la utilización del transporte público, como las poco adecuadas conexiones locales de transporte público hacia estaciones de ferrocarril, la enorme variedad de pases y billetes existentes, así como las preocupaciones de cada individuo sobre aspectos relativos a seguridad. Entre las recomendaciones específicas figuraban la cooperación entre agencias de transporte público para mejorar los transbordos entre sistemas, una tarjeta de tarifa única, mejoras en la seguridad, mejora en las conexiones de autobuses y lanzaderas, así como programas de pruebas para dar servicio de transporte público gratuito en ciertas áreas.

Mensaje 4: El transporte público es fundamental para los individuos con bajo nivel de ingresos, sin embargo tarda mucho.

Para los individuos que dependen del transporte público y semi-público para llegar al trabajo, a la escuela o a centros de servicios médicos, el transporte público no supone una elección, es más bien una parte fundamental de su vida cotidiana. La preocupación fundamental relacionada con el transporte público de aquellos que dependen de éste era que los viajes en elementos de transporte público son demasiado largos, ya que pueden ser de 5 a 10 veces más largos que si se efectúan en el carro propio. Los participantes también señalaron la irregularidad de la frecuencia del servicio, la falta de servicios nocturnos y de fin de semana, el alto coste de los servicios de transporte público y la falta actual de servicio de autobuses y trenes a ciertas áreas. Entre las recomendaciones específicas para este problema se incluían la mejora en la rapidez del servicio de autobuses mediante la ampliación de carriles de uso exclusivo para autobuses en calles y autovías, la ampliación de las líneas de trenes y metro, proporcionar unos servicios más directos hacia destinos

de gran importancia como grandes centros médicos, proporcionar mayor número de horas de servicio de transporte público nocturno y de fin de semana y subvencionar las tarifas del transporte público a los individuos con un nivel de renta más bajo.

Mensaje 5: No se puede separar el transporte de la utilización del terreno.

Los participantes en los talleres y en la encuesta realizada en Internet pusieron gran énfasis en que no se puede hacer una separación del transporte de la utilización del terreno. Los servicios de transporte deben coordinarse con la planificación del uso del terreno si se pretende evitar un incremento de la congestión, una reducción de la movilidad y un empeoramiento de la calidad de vida. Las agencias de transporte no pueden por sí mismas solucionar nuestros problemas relacionados con éste. Prestar atención a la crisis de la vivienda del área de la Bahía es de gran importancia para resolver nuestros problemas de transporte a largo plazo. Entre las recomendaciones específicas se incluían: la construcción de viviendas más asequibles en la parte central del área de la Bahía; el desarrollo de asociaciones de mayor fortaleza entre las agencias gubernamentales responsables de la utilización del terreno y de la planificación del transporte; la construcción o reconstrucción de comunidades alrededor del transporte público y zonas de desplazamiento a pie y en bicicleta; y la aportación de incentivos para que las ciudades y promotores de viviendas incrementen la oferta de viviendas en las zonas cercanas a servicios de transporte público.

Mensaje 6: No entendemos quién es el responsable.

El complicado proceso de toma de decisiones en materia de transporte ha provocado con cierta frecuencia la confusión y el enfado de los participantes en los talleres. En la mayoría de los casos, las agencias que se enumeraban no les eran familiares. Al oír la cantidad de entidades que se encuentran involucradas, se les hacía a muchos difícil de entender quién es el responsable del sistema de transportes, quién se ocupa de tomar las decisiones y a quién deben los ciudadanos convencer o sobre quién ejercer presión. La frustración aumentó al percibirse que las agencias tienden a "pasarse el problema de unas a otras." Entre las recomendaciones específicas relacionadas con este asunto se incluyen la consolidación de planes y agencias de planificación, la consolidación de proveedores de servicios de transporte público, la definición de una autoridad más clara para cada una de las agencias de transporte y el descenso del poder de toma de decisiones al nivel más bajo posible dentro de las organizaciones. Los participantes también solicitaron un mayor liderazgo a nivel regional de la CMT.

LOS USUARIOS DE LOS TALLERES E INTERNET EXPRESAN SUS PUNTOS DE VISTA

Satisfacción con el transporte

Por lo general la gente se encontraba poco satisfecha con el sistema de transporte del área de la Bahía para trayectos de trabajo, trayectos a centros hospitalarios, trayectos de ida y vuelta de la escuela, de cuidado de niños así como de carácter recreativo, declarando un porcentaje menor al 20% de los participantes sentirse altamente satisfecho con cualquiera de estos trayectos.

Principales inconvenientes para la movilidad

Los principales inconvenientes para la movilidad identificados fueron, por orden de importancia, los siguientes:

- Demasiada congestión en autovías
- Demasiada congestión en carreteras y calles locales
- El transporte público tarda demasiado
- El transporte público no llega donde yo lo necesito
- Es demasiado difícil/peligroso desplazarse en bicicleta
- El transporte público no funciona donde yo lo necesito

Apoyo a nueva financiación

Los participantes mostraron su apoyo a nuevos mecanismos de financiación, entre los que se incluyen:

- Nuevo impuesto sobre ventas de medio centavo
- Impuesto regional sobre la gasolina de 10 centavos por galón
- Subida de \$1 en el peaje del puente
- Subida de las tasas de registro de vehículos
- Nuevos títulos estatales de renta fija del sector del transporte

Los participantes mostraron su oposición a la subida de las tarifas del transporte público y a la aparición de nuevos impuestos sobre bienes inmuebles.

Opciones de inversión

Al presentar un número limitado de opciones "obligatorias", los participantes mostraban una tendencia a favorecer el mantenimiento/funcionamiento del transporte público y las carreteras sobre la ampliación, las mejoras del transporte público sobre las de las carreteras y las mejoras que favorecen los trayectos de trabajo en oposición a los trayectos que no lo son.

Las opciones de mayor éxito entre los participantes para la asignación de nueva financiación fueron, en orden de preferencia, las siguientes:

- Ampliar los servicios de trenes/añadir trenes
- Ampliar las instalaciones destinadas a bicicletas y peatones
- Mantener y sustituir el pavimento de calles y autovías
- Ampliar el número de autobuses locales y de servicio exprés
- Proporcionar un mayor servicio de transporte público a barriadas con bajo nivel de renta

Protección medioambiental

Para asegurar la protección del medio ambiente, los participantes dieron su apoyo a varias medidas:

- Promover nuevas viviendas y oficinas que fomenten y mejoren la utilización del transporte público
- Ampliar el transporte público
- Acelerar el cambio hacia vehículos de bajas emisiones
- Mayor número de instalaciones para bicicletas/peatones
- Mayor número de incentivos financieros y de otra naturaleza para tomar el transporte público

Satisfacer el crecimiento

Los participantes expresaron un gran apoyo a:

- Incentivos que fomenten la mezcla de viviendas para varios tipos de rentas así como otras modalidades de urbanismo en áreas cercanas a líneas de transporte público
- Revitalizar y construir nuevas viviendas en las ciudades de el área central de la Bahía y en los barrios residenciales de mayor antigüedad
- Construir nuevas viviendas y otras promociones en líneas de transporte público existentes en las ciudades de el área central y en los barrios residenciales de mayor antigüedad y a lo largo de nuevas líneas de transporte público en los nuevos barrios residenciales

Servicios de transporte público para personas de escasos recursos

La definición que dieron los participantes de los servicios a personas de escasos recursos de mayor importancia fue la mejora de los servicios de transporte público para ir a trabajar, la mejora de los servicios de transporte público a las escuelas y la reducción de las tarifas del transporte público para los individuos con bajo nivel de ingresos.

La mayoría de los participantes querían que se financiasen las operaciones de transporte público para personas de escasos recursos aumentando la eficacia total de los servicios de transporte público, ofreciendo muchos su apoyo a dedicar el dinero destinado a calles y carreteras al transporte público. Algunos apoyaron el cambio de destino de fondos para proyectos de inversión para el transporte público (la compra de nueva infraestructura) a operaciones de transporte público (como, por ejemplo, para pagar los salarios de los conductores, etc.).

Acceso proporcionado al transporte de mercancías y a aeropuertos/puertos marítimos

La mejora del transporte terrestre hacia instalaciones de puertos marítimos/aeropuertos así como la mejora de la movilidad del transporte por medio de camiones obtuvo un gran apoyo por parte de los participantes.

Metas/valores del PRT

Al pedir a los participantes que clasificasen las metas de más alto nivel del PRT, la justicia, la protección medioambiental, la habitabilidad y viabilidad de las barriadas y distritos, la buena marcha de la economía y el desplazamiento eficaz de personas y mercancías fueron los aspectos que obtuvieron una puntuación casi similar.

ALGUNOS DE LOS RESULTADOS OBTENIDOS POR LAS ENCUESTAS TELEFÓNICAS REFLEJAN LOS OBTENIDOS EN LOS TALLERES Y EN INTERNET

Además de los talleres y la encuesta desarrollada en Internet, la CMT realizó a nivel regional una encuesta telefónica a los votantes censados que sirvió para realizar investigaciones sobre algunos de estos mismos aspectos relacionados con el transporte. El análisis de los tres métodos muestra que existe unanimidad en varias áreas de importancia.

Los tres métodos (encuesta telefónica, talleres, encuesta en Internet) hallaron:

- La existencia de una gran insatisfacción con el sistema de transportes del área de la Bahía.
- Tres importantes inconvenientes: De todos, la congestión del tráfico es el principal problema; existen varios problemas de cierta gravedad relacionados con el transporte

público; además este tráfico hace que los desplazamientos a pie o en bicicleta sean muy poco seguros.

- Se da un apoyo significativo a la ampliación de los servicios de ferrocarril, al mantenimiento de calles y carreteras, a la ampliación de los servicios de autobuses y a la puesta en marcha de una tarjeta de tarifa única.
- Existe cierto deseo por construir viviendas a lo largo de las líneas de transporte rápido y público del área de la Bahía; así como por la construcción de nuevas viviendas e instalaciones de transporte en zonas urbanizadas (ciudades del área central/barrios residenciales de mayor antigüedad).
- Es necesario cambiar el transporte de mercancías por carretera para que éste se efectúe por ferrocarril o transbordador, dedicar carriles de autovías al tráfico de camiones y fomentar la realización de los repartos por la noche en lugar de hacerlo por el día.
- El miedo relacionado con la seguridad en los desplazamientos en bicicleta surge de un tráfico que supone un obstáculo significativo al aumento de la utilización de la bicicleta.
- La mayoría dio su apoyo al impuesto sobre ventas de medio centavo, a la subida de las licencias de vehículos y a los nuevos títulos estatales de renta fija del sector del transporte, siendo apabullante la oposición mostrada a la subida de las tarifas del transporte público como método de financiación para nuevas mejoras en materia de transportes.
- Hubo un apoyo mayoritario a destinar ciertos elementos de financiación de carreteras a operaciones de transporte público destinado a personas de pocos recursos, dedicar financiación destinada, en principio, a inversiones en activo fijo para el transporte público a operaciones de transporte público para personas con pocos recursos; además la idea de reducir los servicios de transporte público en hora punta para financiar una mayor cantidad de servicios de transporte público en otras horas del día tuvo una fuerte oposición.